



# **TRAFIKKSIKKERHETSPLAN for HOLTÅLEN KOMMUNE 2020 – 2024**



## INNHALDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING .....	3
2. VISJON, MÅL OG VIRKEMIDLER .....	4
2.1. Visjon .....	4
2.2. Hovedmål .....	4
2.3. Delmål .....	4
2.4. Virkemidler.....	4
3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET .....	5
3.1. Kommunen .....	5
3.2. Politiet.....	5
3.3. Statens Vegvesen.....	5
3.4. Trøndelag Fylkeskommune .....	5
3.5. Lover, forskrifter og trafikkregler .....	7
4. STATISTIKK .....	8
4.1. Folketallsutvikling frem til 1. januar 2020 .....	8
4.2 Nåsituasjonen .....	9
5. TILTAK.....	11
5.1. Økonomiske virkemidler .....	11
5.2. Fysiske tiltak.....	13
5.2.1 Fylkesveg 30.....	13
5.2.2 Andre fylkesveger i Holtålen kommune.....	14
5.2.3 Lyspunkter/veibelysning .....	15
5.2.4 Bussholdeplasser langs FV 30.....	16
5.2.5 Kommunale veger .....	18
5.2.6 Bruer.....	19
5.3 – Andre tiltak .....	20
5.4. Opplærings- og informasjonstiltak .....	23
5.5. Kontroll.....	23
6. EVALUERING OG REVIDERING .....	24
VEDLEGG - STATISTIKK: .....	25



## 1. INNLEDNING

Hovedhensikten og målsetningen med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet i Holtålen kommune. Kommunen har dermed et naturlig ansvar for å samordne dette arbeidet.

Holtålen kommunes mål er å øke trafikksikkerheten, samt oppnå "0-visjon" i betydningen *ingen drepte, ingen meget alvorlig eller alvorlig skadde*.

Kommuner med godkjente trafikksikkerhetsplaner blir prioritert ved tildeling av trafikksikkerhetsmidler.

Denne planen erstatter Trafikksikkerhetsplan for 2016 - 2020.

### **Status:**

Det er heldigvis få trafikkulykker som skjer i Holtålen. Ser en bl.a. på statistikken over antall ulykker per 1 000 innbyggere i perioden 2005 – 2019 ligger Holtålen veldig langt ned på statistikken blant kommunene i Trøndelag.

De fleste trafikkulykkene i Holtålen skjer etter FV 30. I perioden 2005 - 2019 har det vært 4 dødsulykker i Holtålen.

Ulykkesstatistikken viser at 60 % av ulykkene skjer ved utforkjøringer. Ser en på politiregistrerte trafikkulykker i perioden 2005 – 2019, er det litt spesielt at mange ulykker skjer i aldersgruppen 45-49 år. Hva som er årsaken til dette er usikkert. Ellers henvises det til statistikk lengre bak i planen.

Som de siste kartene viser, er faktisk flere ulykker med Holtålinger utenfor kommunen enn innenfor kommunegrensene. Dette viser viktigheten av å jobbe med opplæring og god trafikantadferd.



## 2. VISJON, MÅL OG VIRKEMIDLER

### 2.1. Visjon

Holtålen kommune vil arbeide for en så god trafikkikkerhet som mulig i kommunen, slik at vi kan oppnå en "0-visjon". Det betyr *ingen drepte, ingen meget alvorlig eller alvorlig skadde*.

### 2.2. Hovedmål

Holtålen kommune skal tilstrebe en best mulig trafikkikker hverdag for alle aldersgrupper gjennom et aktivt trafikkikkerhetsarbeid.

### 2.3. Delmål

- Fysisk skille mellom myke og harde trafikanter langs veinettet i form av flere gang- og sykkelveger.
- Utbedring/sikring av trafikkfarlige punkter langs veinettet i kommunen
- Opplæring, holdningsskapende arbeid og kurs ønskes bl.a. gjennomført blant elevene i Holtålen, Allaken og Råd for eldre og funksjonshemmede.

### 2.4. Virkemidler

Det er mange utfordringer å ta tak i for å bedre trafikkikkerheten i kommunen. Til tross for utfordrende kommune- og fylkeskommunal økonomi er målet at det bevilges nok penger fra offentlige instanser slik at vi kan få gjennomføre planlagte tiltak. Opplæring og holdningsskapende arbeid kan gjennomføres uavhengig av økonomi.



### 3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

#### 3.1. Kommunen

Holtålen Formannskap har i møte 29.10.2019, sak 123/19 oppnevnt følgende politiske representanter:

**Medlemmer:**

Bård Skogås (leder)  
Roar Aasen  
Ingrid Moan

**Varamedlemmer:**

Iselin Engen Gjærevold  
Ole Eidet  
Petter Almås

**Sekretær:**

Inger Grøtli

Trafikksikkerhetsutvalget (TSU) er et permanent underutvalg av Formannskapet.

#### 3.2. Politiet

Politiet har ansvaret for overvåkning og kontroll av trafikken og trafikksikkerheten i sitt distrikt. Fartskontroller utøves i samarbeid med utrykningspolitiet.

I samarbeid med skolene og barnehagene driver Holtålens politikontakt også forebyggende arbeid og opplæring.

#### 3.3. Statens Vegvesen

Kontaktperson i arbeidet med rullering av den kommunale trafikksikkerhetsplanen er Helge Stabursvik, Plan- og trafikkseksjonen Trøndelag.

Trøndelag Fylkeskommune har det formelle ansvaret for drift og vedlikehold av det som er fylkesveg i vår kommune i dag.

Trafikksikkerhetstiltak inngår som en viktig del av dette. Årlige trafikksikkerhetsbefaringer og oppfølginger er viktig i denne sammenheng.

#### 3.4. Trøndelag Fylkeskommune

Fylkeskommunen har sitt eget Trafikksikkerhetsutvalg FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg)

Trafikksikkerhetsutvalget er et fylkeskommunalt organ som er rådgivende i alle saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Utvalget skal medvirke til at trafikksikkerhetshensyn blir ivaretatt innenfor all planlegging og drift gjennom et tett samarbeid med øvrige fylkeskommunale organ samt eksterne.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har sitt mandat i Vegtrafikklovens § 40A:

*Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.*



Trafikksikkerhetsutvalget gir tilrådninger, holder seg orientert om eller tar opp saker overfor fylkestinget, og øvrige fylkeskommunale eller eksterne organ i følgende trafikksikkerhetsspørsmål:

- Koordinere forskjellige instansers forslag til aktiviteter og årlige budsjetter med tilknytning til trafikksikkerhetsarbeidet. Utvalget skal søke å koordinere den offentlige og private virksomhet og ta initiativ til nye tiltak.
- Stimulere og støtte det kommunale og frivillige trafikksikkerhetsarbeidet.
- Trafikkulykkessituasjonen i fylket.
- Kontroll- og opplæringsvirksomhet i trafikken.
- Kjøretøybruk og forskrifter.
- Informasjonstiltak for å bedre trafikksikkerheten.
- Vegvedlikehold og utbygging med betydning for trafikksikkerheten, herunder avkjørselspolitikk, gang-/ sykkelvegutbygging, trafikkregulering og andre saker utvalget ønsker å ta opp.

Holtålen kommunes kontaktpersoner i fylkeskommunen er:

- Henvendelser om trafikksikkerhet (herunder FTU), Marianne Løvhaug Eklo (FTU-koordinator) [marekl@trondelagfylke.no](mailto:marekl@trondelagfylke.no)
- Byggeleder for driftskontrakten i området Morten Aune - [moraun@trondelagfylke.no](mailto:moraun@trondelagfylke.no)



- 3.5. Lover, forskrifter og trafikkregler

Trafikksikkerhet og planer behandles etter flere lovverk og forskrifter, bl.a.:

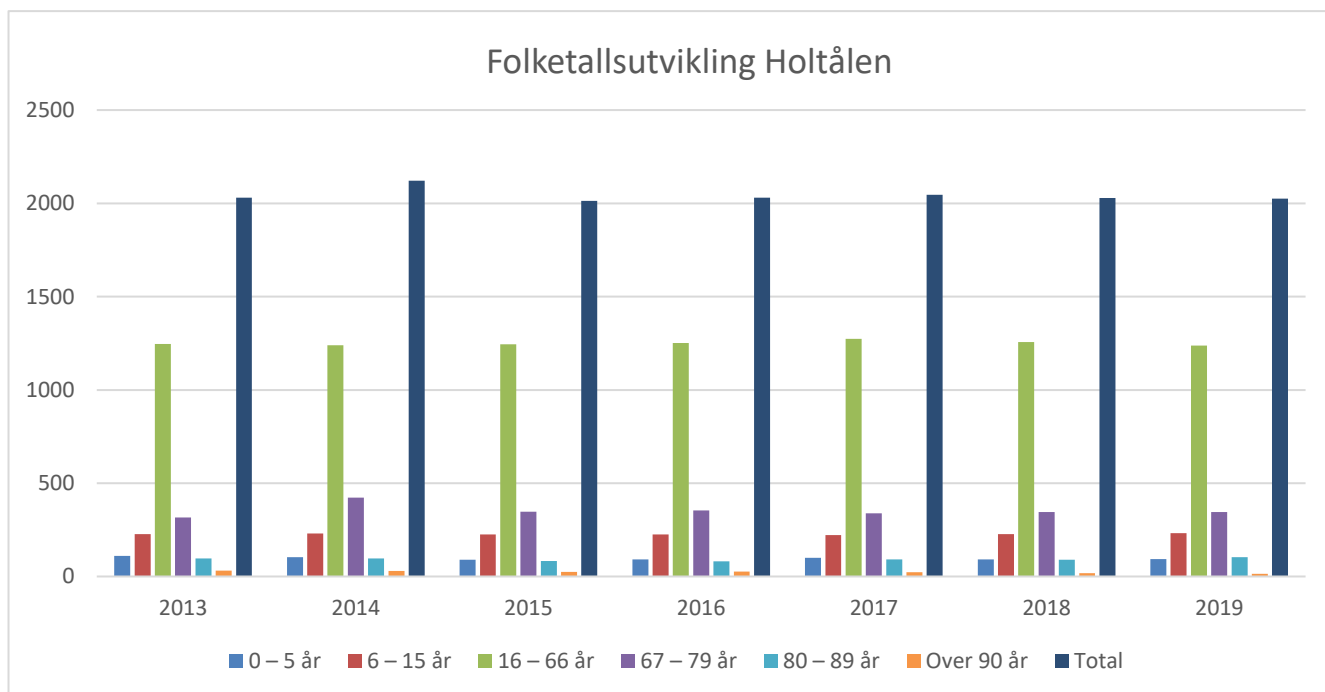
<b>Vegtrafikkloven</b>	Bestemmelser om: <ul style="list-style-type: none"><li>• Aktsom adferd</li><li>• Trafikkregulering</li><li>• Fartsgrenser</li><li>• Trafikkontroll</li><li>• Skilting</li><li>• Krav til kjøretøy, osv.</li></ul>
<b>Folkehelseloven</b>	Pålegger kommunene å arbeide systematisk og tverretattlig med ulykkesforebyggende arbeid. - Herunder trafikkulykker
<b>Forvaltnings-reformen</b>	Har betydning ved at kommunene nå har fått et større ansvar ved behandling og rehabilitering av trafikkskade. Dette burde være et incitament for kommunene til i større grad å jobbe med adferds rettede tiltak (og på den måten unngå ulykker).
<b>Plan- og bygningsloven</b>	Bestemmelser om: <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommuneplaner</li><li>• Reguleringsplaner hvor trafikkforhold tillegges vekt.</li></ul>
<b>Forurensningsloven</b>	Forskrifter angående trafikkstøy og utslipp fra kjøretøyer
<b>Trafikkregler</b>	Regelsett for opplærings- og kontroll-virksomhet  Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. <ul style="list-style-type: none"><li>• Pålegger kommunene å ta hensyn til denne befolkningsgruppen ved planer og tiltak innen trafikkforhold.</li></ul>
<b>Norsk Vegplan</b>	Fastlegger de økonomiske rammene og hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal prioriteres.
<b>Fylkesplan for Trøndelag</b>  <b>(Delstrategi veg)</b>	Inneholder kapitler om trafikksikkerhet  <a href="https://www.trondelagfylke.no/contentassets/8f10de03f29e4d5f9425f462c059c9/delstrategi-veg-versjon-04.pdf">https://www.trondelagfylke.no/contentassets/8f10de03f29e4d5f9425f462c059c9/delstrategi-veg-versjon-04.pdf</a>
<b>Trafikksikkerhetsplanen for Trøndelag</b>  <b>(Delstrategi trafikksikkerhet)</b>	Fastlegger mål og tiltak for trafikksikkerhets-arbeidet i Trøndelag  <a href="https://www.trondelagfylke.no/contentassets/0eba48d4b38e4248a07aebd995b4dbf5/delstrategi-trafikksikkerhet-2019---2030.pdf">https://www.trondelagfylke.no/contentassets/0eba48d4b38e4248a07aebd995b4dbf5/delstrategi-trafikksikkerhet-2019---2030.pdf</a>
<b>Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet</b>	<a href="https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf">https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf</a>
<b>Skiltforskriften</b>	<a href="https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219">https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219</a>
<b>Vegnormaler</b>	
<b>NA-rundskriv</b>	Gjelder for Vegvesenet



## 4. STATISTIKK

### 4.1. Folketallsutvikling frem til 1. januar 2020

Befolkningsgruppe	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0 – 5 år	111	104	90	92	100	92	93
6 – 15 år	227	230	225	226	222	227	232
16 – 66 år	1246	1239	1245	1252	1273	1256	1237
67 – 79 år	317	422	347	354	338	345	346
80 – 89 år	97	96	83	81	91	90	103
Over 90 år	32	30	24	26	22	18	14
<b>Total</b>	<b>2030</b>	<b>2121</b>	<b>2014</b>	<b>2031</b>	<b>2046</b>	<b>2028</b>	<b>2025</b>







## 4.2 Nåsituasjonen

I Holtålen er bilen det helt dominerende transportmiddelet. Kjøringen er knyttet til arbeidsreiser, transport av skole- og barnehagebarn, samt transport til fritidsaktiviteter.

Den største trafikk tettheten foregår etter FV 30 gjennom kommunen.

I perioden juni – august øker trafikkintensiteten ved FV 30 betydelig pga. turisttrafikken (ca 500 flere kjøretøy pr. døgn).

Statens Vegvesen baserer sin statistikk på politirapporterte trafikkulykker. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid en stor grad av underrapportering. Dette gjelder spesielt uhell med lettere skade. For eksempel er eneulykker med sykkel blant de minst rapporterte ulykkestypene. Vegvesenet regner med at de har registrert de fleste ulykker med alvorlige skader. Det er svært god kvalitet på data i de ulykkene som blir registrert. De antar også at rapporteringsgraden er jevn fra år til år.

Som man ser av tabellene/figurene så opererer Vegvesenet av og til med betegnelsen “hardt skadde”. Dette trenger kanskje en forklaring:

*I utgangspunktet har vi 4 skadegrader: drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lettere skadde. Null-visjonen er en visjon om at vi ikke skal ha noen drepte eller hardt skadde i trafikken. Det vil si at vi skal fokusere på de alvorligste ulykkene. I den forbindelse er “alvorlig skadde” og “meget alvorlig skadde” slått sammen til “hardt skadde”.*

*Det er alltid interessant å sammenligne ulykkesbildet i en kommune med andre kommuner. I noen av figurene er det sammenlignet med “Sør-Trøndelag utenom Trondheim”. Dette henger sammen med at ulykkene i Trondheim er vesentlig forskjellig fra ulykkene som er i de andre kommunene i fylket. Dette har sammenheng med bl.a. fart, vegnett og trafikkmengder. - Og dette er noe som gir seg utslag i mange forhold knyttet til ulykker. Vegvesenet har derfor funnet ut at det er mer interessant å sammenligne en enkelt kommune med resten av fylket der Trondheim er tatt ut av statistikken.*

Det at det skjer få ulykker i kommunen er en side av saken. Vegvesenet har også laget et kart som viser alle ulykker der en Holtåling er innblandet. Som man ser av kartene er det ganske mange ulykker med Holtålinger som skjer utenfor kommunen.

Dette bør ha betydning for kommunens arbeid med trafiksikkerhet! Kommunen har ansvar for helsen til innbyggerne. Og kommunen får regninga når innbyggerne skader seg også utenfor kommunen. (Jfr samhandlingsreformen og folkehelsesloven).

Dette betyr at det er viktig at kommunen også jobber med trafikantadferd og holdninger!



**ÅDT - Årsdøgntrafikk:** Trafikken over hele året delt på 365

Dette er gjennomsnittlig trafikk pr. døgn sett over et helt år.

År	ÅDT ROGSTAD		Andel tunge
	ÅDT alle kjøretøy	ÅDT tunge kjøretøy	%
1999	1787	179	10,02
2019	2200	264	12

År	ÅDT HALTDALEN (Evenmoen)		Andel tunge
	ÅDT alle kjøretøy	ÅDT tunge kjøretøy	%
2014	1268		
2015 - 18	Ikke oppgitt		
2019	1200	156	13

Oversikten viser at andelen tunge kjøretøy øker på FV30

Dessverre er ikke registreringen i Haltdalen komplett.



## 5. TILTAK

### 5.1. Økonomiske virkemidler

***I forbindelse med Økonomi- og handlingsplan for Holtålen kommune må det årlig innarbeides et beløp til trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Dette er viktig for å få utbedret trafikkfarlige punkter i Holtålen kommune, men også for å få utløst sentrale midler. Det stilles krav om 50% egenandel fra kommunen.***

#### **Støtte til trafikksikkerhetstiltak**

Fylkeskommunen oppfordrer kommunene til å gjøre den årlige tilskuddsordningen kjent blant aktuelle aktører i lokalsamfunnet.

#### **Disse kan søke om tilskudd til trafikksikkerhet:**

- Kommuner
- Lag/foreninger/borettslag
- Skoler/barnehager/FAU

#### **Fylkeskommunale midler som fordeles etter søknad fra kommunene.**

- Tilskuddsordningen er primært anlagt for atferdsrettede tiltak. Dette kan være ulike former for trafikantpåvirkning, herunder kampanjer, opplæring og ikke-fysiske tiltak.
- Det kan også søkes om mindre fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, da med krav om 50% egenandel. Dette kan f.eks. være gangfelt, fartshumper, busstopp og lignende.
- Ved søknad om veglys, forutsettes det at drift av disse dekkes av søker.
- Maks tilskudd for enkelttiltak vil normalt være 200.000 kroner.
- Midlene kan brukes til fysiske tiltak på fylkesveier og kommunale veier. Støtte kan gis til alle som på frivillig og ideell basis arbeider med trafikksikkerhet. Det forutsettes at de som mottar støtte ikke skal ha noen økonomisk gevinst ved å gjennomføre tiltaket.

#### **Følgende legges til grunn ved prioritering av tiltak:**

- Tiltak rettet mot barn og ungdom
- Forankring og prioritering i kommunal trafikksikkerhetsplan
- Gjennomførbarhet i tildelingsåret
- Hjertesonetiltak (tiltak nær skoleområdet)
- Tiltak innenfor en radius på 2 km fra grunnskoler vil bli høyt prioritert
- Stimulering til stor grad av egeninnsats og frivillig arbeid
- Samordning av innsats mellom flere aktører



**Ellers er det viktig at Holtålen kommune legger til rette for at veifarende har mulighet til å stoppe opp og hvile når de er på tur gjennom vår kommune. En trøtt bilist kan sammenlignes med en person som kjører i ruspåvirket tilstand.**

### **Tilskuddsordning for rydding av skog langs fylkesveg – årlig utlysning**

Fylkeskommunen har søkelys på siktrydding langs veg og jernbane, og har etablert en egen styringsgruppe for vilt/rein langs fylkesvegene.

Trafikksikkerhetsutvalget oppfordrer alle grunneiere å rydde skog/vegetasjon rundt kryss og avkjørsler for å bedre sikten. Dette for å forebygge alvorlige ulykker. Ansvarsforhold i private avkjørsler mot primærveg (her Fv30) er helt klar:

*«For private veier og avkjørsler har eieren eller brukeren av avkjørselen ansvaret for sikten mot primærvegen».*



## 5.2. Fysiske tiltak

Nedenfor følger en oversikt over tiltak som planlegges gjennomført i kommunen. Dette for å bedre trafikksikkerheten både på kort og lang sikt.

Utgangspunktet for oversikten er:

- Lokalkunnskap.
- Skredfarekartlegging langs FV30 Støren – Røros av 15.01.2015 (Statens Vegvesen, Ressursavdelingen – nr. 2014019120-008)

### EGET, HØYT PRIORITERT TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

#### 5.2.1 Fylkesveg 30

Kirkhusmoen arena

Her er det aktivitet hele dagen og på kveldstid, og mange barn krysser FV 30 for å komme til arenaen.

Det har allerede vært trafikkarfarlige situasjoner i denne forbindelse, og Trafikksikkerhetsutvalget mener at denne må prioriteres høyt og foreslår følgende tiltak:

1. Redusere dagens 60-sone til 50-sone, samt etablere fartshumper med gangfelt.
2. Lysregulert gangfelt
3. Bru over FV 30
4. Kulvert under FV 30





Nesvollbakken	Omlagging Nesvollbakken. Planbehov: Reguleringsplan
Nesvollen	Omlagging ved Nesvollen planovergang. Planbehov: Reguleringsplan.
Raste- /hvileplasser for tungtransport	Det er viktig at Holtålen kommune og fylket legger til rette for at veifarende har mulighet til å stoppe opp og hvile. Det har vært en betydelig økning i trafikkmengden etter FV30. En stor del grenseoverskridene trafikk går til/fra Vauldalen/EU.
Eggafossen	Krav om ny vei, bru eller tunnel fra Åsplassen i sør til Drøyvollen i nord. En smal og uoversiktlig strekning, med et rasfarlig område rett ovenfor fylkesvegen. Planbehov: Reguleringsplan.
<b>5.2.2 Andre fylkesveger i Holtålen kommune</b>	
Hessdalsvegen - Jenshaugen FV 576	Hele Hessdalsvegen er veldig dårlig. Særlig fra Hessdalskjølen og innover til Jenshaugen. Deler av vegmassen må skiftes ut. Strekningen med fast dekke må prioriteres. I tillegg må det bygges ei ny bru over Benda. Den er i dag smal (det går kun en personbil på brua) og meget trafikkfarlig. Dagens vei, foran og etter brua, er meget uoversiktlig. Den må det gjøres noe med samtidig. Holtålen kommune prioriterer denne på topp på grunn av stor trafikk og økt fritidsbygging i Hessdalen..
Aunvegkrysset – Aunegrenda FV 591	Strekningen trenger opprustning. Vegmassen må skiftes ut. Spesielt gjelder det strekningen fra Hultbrua og veien videre inn i Aunegrenda. Det mangler fast dekke på samme strekning. Også her forventes det økt trafikk. Bl.a. på grunn av økt boligbygging og fritidsbebyggelse. Skogrydding langs veien mangler.
Graftåsvegen FV 573	Den asfalterte delen er dårligere enn grusvegen, særlig strekningen fra Svarthåggån opp til starten av grusvegen. Stor-Rena bru må opprustes. Brua er smal og trafikkfarlig. I tillegg er enkelte svinger meget smal og bør utbedres. Fra Stor-Rena – opp til Reitan må det legges fast dekke. Vegmassen må skiftes ut.



### 5.2.3 Lyspunkter/veibelysning

Graftåsvegen



Etter at barnehagene i Ålen ble slått sammen, ser de som bor ved Graftåsvegen en stor økning i trafikken opp til Elveland Barnehage. Barna skal leveres og hentes morgen og kveld. På vinteren er det mørkt både ved levering og henting.

Det finnes pr i dag et lyspunkt oppe i krysset før man kjører ned til Elveland, men videre nedover mot Ålen sentrum er det ingen lyspunkter før man har runda det gamle meieriet.

For en mer trafiksikker vei opp til barnehagen bør det settes opp lyspunkter ved Renbrua og ved det gamle meieriet (se kartskisse), eller at det blir gatelys hele veien fra Nørvegen opp til Svarthåggåkrysset.



## 5.2.4 Bussholdeplasser langs FV 30

Bussholdeplassene ved Eidet i Ålen

Ønskelig med leskur og lyspunkt.

### Sikring og oppgradering av bussholdeplassene ved Eidet i Ålen.

Våren 2015 ble skolebussruta Lervegen/Morkavegen nedlagt. Barna nå må gå nesten 1 km på smal, bratt og mørk vei. De må også krysse FV 30 når de går av bussen etter skoletid.



Bussholdeplassene er fullstendig uten **buss-skur** og belysning.

Disse må oppgraderes slik at barna får tak over hodet når de venter på bussen gjennom en lang vinter i vær og vind. Og ikke minst **belysning** slik at det føles sikrere ved en trafikkert Fylkesveg.

Grunnavstøtninger er igangsatt.





FV30 v/Eidet mot nord.

Nesvollen

Innspill fra AtB om at det ønskelig med busslomme ved Malmvegen 1731. Bussene må snu utenfor gårdsplassen. På grunn av henting av skolebarn på småtrinn, må bussen snu ved gården og ikke ved nærmeste busslomme (300 m lenger nord).





## 5.2.5 Kommunale veger

<b>Vondgrovsvegen</b>	<b>Autovern</b>  Det gjenstår partier langsmed Vondgrovsvegen, som mangler rekkverk ut mot Råen.  Det er særlig 3 partier som fortsatt er utsatt. Trafikksikkerhetsutvalget har følgende prioriteringsliste:  <ol style="list-style-type: none"><li>1. I den øvre, krappe svingen i Vondgrovsdalen er det kort vei utfor stupet, og ned på jernbanelinja. Mellom de 2 krappe svingene i Vondgrovsdalen, er det et gammelt, rustent rekkverk, som knapt har noen misjon lenger. Det har "gravd seg ned" i bakken, og må heves en halv meter opp skal det gjøre nytte.</li><li>2. Litt lenger ned for det nye rekkverket som ble satt opp ved Engangårdene, er det behov for mer rekkverk. Der er veien smal, og det er styggbratt utover der også. Der ville også et rekkverk være ønskelig.</li><li>3. Fra innkjørselen Skordalsvegen, og cirka 60-70 meter nedover Vondgrovsvegen går veien langsmed juvet. Der er også et rekkverk nødvendig.</li></ol> <b>Skilting</b>  Høydebegrensning ved jernbaneundergang Vondgrovsvegen. Må skiltes i begge ender mot FV30 og i Reitvegen.
<b>Kalvhåggån</b>	Høvling, grusing og skogrydding nødvendig.
<b>Rønningsvegen</b>	Høvling, grusing og skogrydding nødvendig.



## 5.2.6 Bruer

### Heksem bru

Kraftig høydeforskjell mellom brudekke og veg på vestsiden.

Brudekket er meget dårlig.

Dårlig rekkverk.

Må utbedres eller bygge ny bru.

Utredning pågår.





### 5.3 – Andre tiltak

#### ”Trygt hjem for en 50-lapp”

Det er meget viktig at det finnes midler slik at ordningen kan videreføres i årene som kommer.

I samarbeid med Fylkeskommunen tilbyr vi ordningen Trygt hjem for en 50-lapp. Ordningen har nå noen utvidelser.

Den største endringen er at den nå gjelder fra også Rørros kommune, i tillegg til Holtålen. Man kan altså benytte ordningen hjem fra offentlig fest i enten Rørros eller Holtålen. I tillegg gjelder den nå også i påskeferien og juleferien.

#### Nye retningslinjer blir da som følger:

- Egenandel på 50,- for drosje hjem fra offentlig fest.
- Gjelder for ungdom mellom 15 og 22 år.
- Gjelder kveld/natt til lørdag og kveld/natt til søndag, og alle dager i påskeferien og juleferien.
- Gjelder hele året, bortsett fra i skolens sommerferie.
- Gjelder fra offentlig fest i Holtålen og Rørros kommuner, og hjem til bosted.
- Bestillinger gjøres til tlf. 902 01 700 før kl. 20.00 samme kveld.

Transporten kan besørges av drosje, maxitaxi eller buss (nattbuss) og gjelder i utgangspunktet kun i skoleåret fredag kveld/natt til lørdag og lørdag kveld/natt til søndag.



## Godkjenning som Trafikksikker kommune



Godt trafikksikkerhetsarbeid gir kommunen bra omdømme, trygt lokalmiljø, mindre skader og fornøyde innbyggere.

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage – og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer. For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen.

I samarbeid med fylkeskommunene har Trygg Trafikk utarbeidet kriterier for godkjenningsordningen Trafikksikker kommune. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.

### Målsetting: I løpet av planens periode.

Godkjenningsordningen Trafikksikker kommune stiller en rekke krav til flere virksomheter innen kommunen.

### Kriterier for kommunens ledelse

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materielle skader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantertede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.



En kommune som ønsker å bli godkjent må ha oppfylt alle kriteriene. I tillegg må følgende kunne dokumenteres skriftlig:

- Skriftlig dokumentasjon fra kommunedirektør om at alle kriteriene er oppfylt
- Kommunens trafiksikkerhetsplan
- Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste)
- Rutiner for kjøp av transporttjenester
- Dokumentasjon fra barnehagene
- Dokumentasjon fra skolene
- Dokumentasjon fra teknisk avdeling
- Dokumentasjon fra planavdelingen
- Dokumentasjon fra kulturavdelingen
- Dokumentasjon fra kommunelegen
- Dokumentasjon fra helsestasjonene

All dokumentasjon (samlet) må være tilsendt elektronisk til Trygg Trafikks distriktsleder minimum tre uker før avtalt godkjenningssmøte.



## 5.4. Opplærings- og informasjonstiltak

Nr.	Område	Problem/tiltak	Tid	Ansvar	Kommentar
A	Info/opplæring – barnehagene	<b>Tema –</b> Trafikksikkerhet Herunder Refleks – Sykkelhjelm – Sikkerhetsbelter	Hvert år – vår og høst	Oppvekst og Politi	
B	Info/opplæring – skolene 6-åringene og alle trinn fra 1 – 10.	<b>Tema –</b> <b>Skolestart</b> Trafikksikkerhet Herunder Refleks – Sykkelhjelm – Sikkerhetsbelter Foreldreparkeering Sykkelkampanjen NAF	Hvert år på høsten	Oppvekst og Politi	FAU oppfordres til å ta opp temaet foreldreparkeering etter skoletid.
C	Info/opplæring – eldre	<b>Tema –</b> Trafikk- kurs	Hvert år – om vinteren	Helsevesen, Råd for eldre og funksjonshemmede, samt Politi	

TSU kaller inn berørte parter og ansvarliggjør dem sine oppgaver.

Det er TSU som har ansvaret for å følge opp at alle tiltak blir utført i forbindelse med innføringen av «Trafikksikker kommune».

## 5.5. Kontroll

Fartskontroll og teknisk kontroll gjennomføres flere ganger årlig av Politiet.

Trafikksikkerhetsutvalget vil ha flere fartskontroller, særlig på

- Ålen sentrum
- Ysetmoan i Haltdalen.
- Rønningen i Haltdalen
- Hessdalen

Kontrollene ønskes utført til forskjellige tider i døgnet.



## 6. EVALUERING OG REVIDERING

### Problemer:

Den økonomiske situasjonen både kommunalt og fylkeskommunalt.

### Mål:

TSU vil jobbe offensivt for å få gjennomført trafikksikkerhetsplanen.

### Tiltak:

***De fleste tiltak beror på finansiering av prosjektene.***

Pr. i dag er det ikke avsatt midler til trafikksikkerhetsarbeid i Holtålen kommune. Trafikksikkerhetsutvalget ber om at dette innarbeides i budsjettarbeidet 2021, samt blir satt inn i Økonomi- og handlingsplanen.





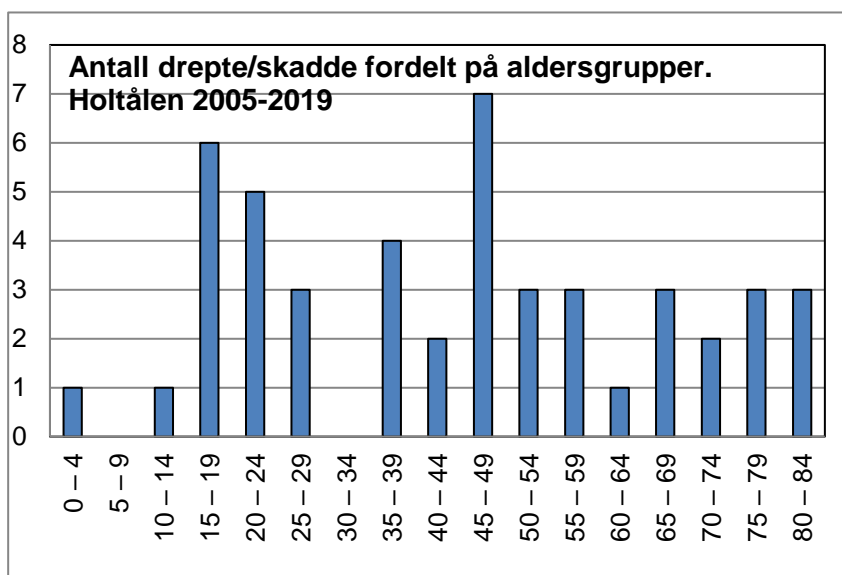
## VEDLEGG - STATISTIKK:

Statens Vegvesens statistikker er basert på politirapporterte trafikkulykker. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid en stor grad av underrapportering. Dette gjelder spesielt uhell med lettere skade. For eksempel er eneulykker med sykkel blant de minst rapporterte ulykkestypene. Vegvesenet regner med at de har de fleste ulykker med alvorlige skader. Det er svært god kvalitet på data i de ulykkene som blir registrert. Man antar også rapporteringsgraden er jevn fra år til år.

Det er alltid interessant å sammenligne ulykkesbildet i en kommune med andre kommuner. I noen av figurene er det sammenlignet med "Trøndelag utenom Trondheim". Dette henger sammen med at ulykkene i Trondheim er vesentlig forskjellig fra ulykkene som er i de andre kommunene i fylket. Dette har sammenheng med bl.a. fart, vegnett og trafikkmengder. - Og dette er noe som gir seg utslag i mange forhold knyttet til ulykker. Vegvesenet har derfor funnet ut at det er mer interessant å sammenligne en enkelt kommune med resten av fylket der man har tatt Trondheim ut av statistikken.

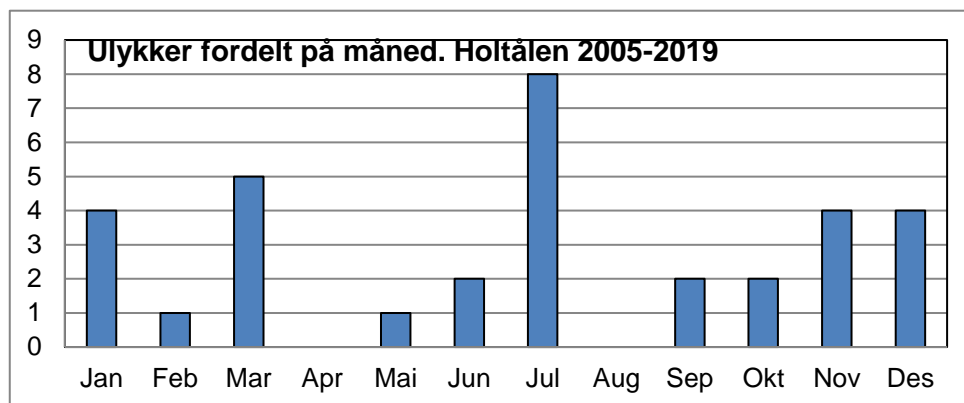
### Politiregistrerte trafikkulykker – Holtålen kommune - Drepte/skadde fordelt på aldersgrupper

Alder 5-årsgrupper	Drepte/skadde 2005-2019
0 – 4	1
5 – 9	0
10 – 14	1
15 – 19	6
20 – 24	5
25 – 29	3
30 – 34	0
35 – 39	4
40 – 44	2
45 – 49	7
50 – 54	3
55 – 59	3
60 – 64	1
65 – 69	3
70 – 74	2
75 – 79	3
80 – 84	3
	47



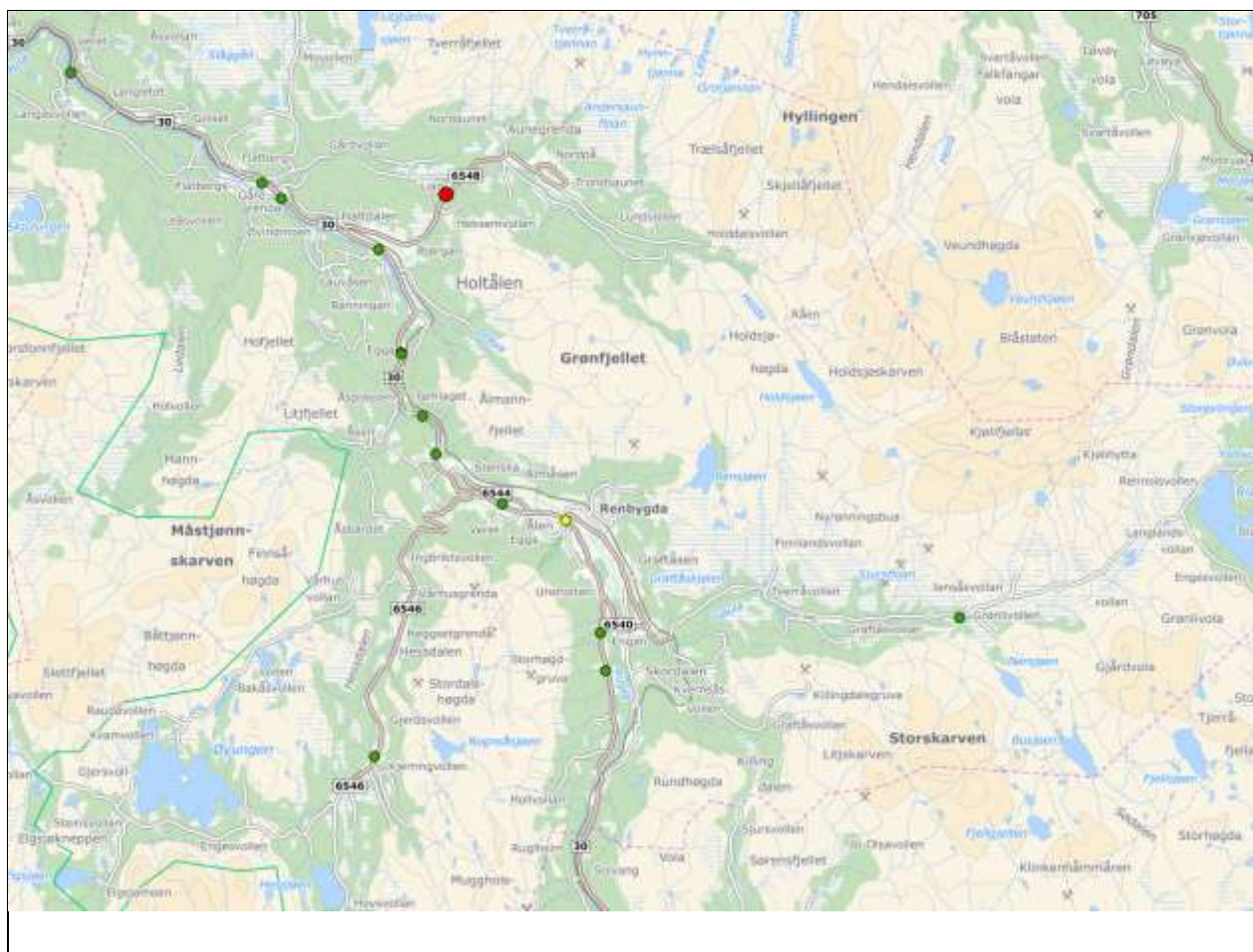


Måned.	Antall ulykker
Jan	4
Feb	1
Mar	5
Apr	0
Mai	1
Jun	2
Jul	8
Aug	0
Sep	2
Okt	2
Nov	4
Des	4
Sum	33





## Politiregistrerte trafikkuulykker – Holtålen kommune 2010 – 2019 – Alle ulykker

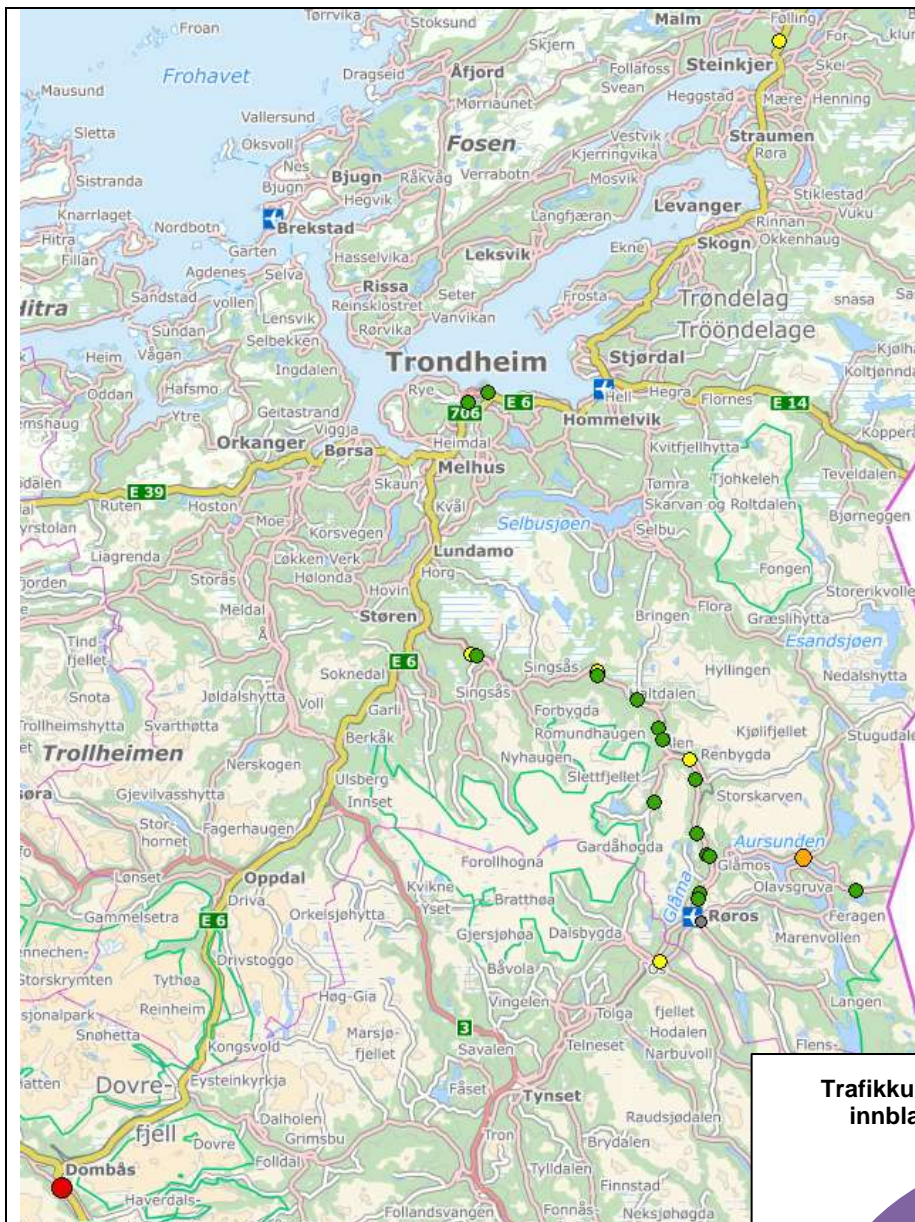


<b>Trafikkuulykker – alvorlighetsgrad</b>	Kartet viser hvor det har skjedd ulykker og alvorlighetsgrad for disse. Kartet sier ikke noe om hvor mange personer som er skadd. Fargekoden viser hva som er den alvorligste skadegraden i ulykken. Det kan være flere personer med andre skadegrader i samme ulykke.
● Lettere skade	
● Alvorlig skade	
● Meget alvorlig skade	
● Dødsulykke	

## Politiregistrerte trafikkuulykker – Norge 2010 – 2019 –



## Ulykker med Holtålinger innblandet



I perioden 2010-2019 er det i Norge registrert 24 ulykker der en Holtåling er innblandet (som minst en av de involverte).

I disse ulykkene var det tilsammen 1 drepte, 1 meget alvorlig skadd, 5 alvorlig skadde og 24 lettere skadde personer.

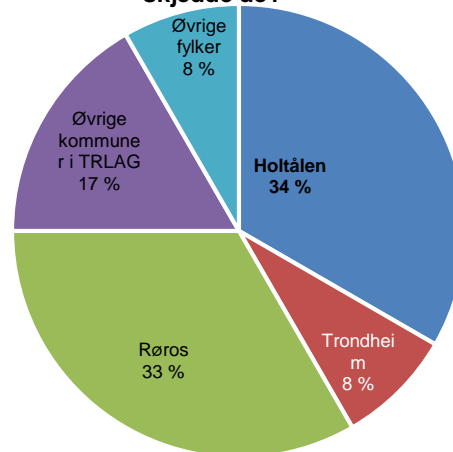
Av de 24 ulykkene skjedde 8 i Holtålen kommune.

Det betyr at av alle ulykker der en Holtåling er innblandet er det 2/3 som fant sted utenfor kommunegrensene

Hvor skjedde uhell der Holtålinger var innblandet?

Holtålen	8
Trondheim	2
Røros	8
Øvrige kommuner i TRLAG	4
Øvrige fylker	2
Sum	24

**Trafikkulykker der Holtålinger er innblandet 2010-2019. Hvor skjedde de?**





**Utarbeidet av**

**Trafikksikkerhetsutvalget i Holtålen**

**September 2020**

**Revidert etter offentlig ettersyn 27. oktober 2020**